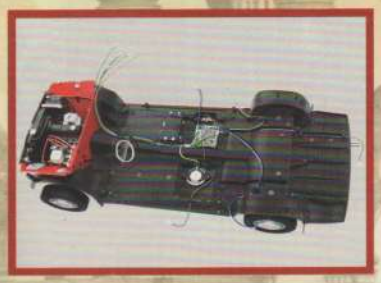
Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 44

НЕСОСТОЯВШИЕСЯ «ЖИГУЛИ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00044

9 772618 724302

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 44, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 900 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 18.04.2019.
Дата выхода в свет: 04.07.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6 (вверху) © TASS; Стр. 6 (внизу), 7 (вверху) © Фотобанк Лори; Стр. 7 (в середине), 9 (вверху) © частная коллекция; Стр. 7 (внизу) © Marcin Chady/Wikimedia Commons; Стр. 8 (вверху) © KRZYSZTOF/Wikimedia Commons; Стр. 8 (внизу) © Stiopa/Wikimedia Commons; Стр. 9 (внизу), 10 (вверху) © РИА Новости; Стр. 10 (внизу), 11 (внизу) © Dreamstime; Стр. 11 (вверху, в середине) © BrokenSphere/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка печатной платы и динамика

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Несостоявшиеся «Жигули»

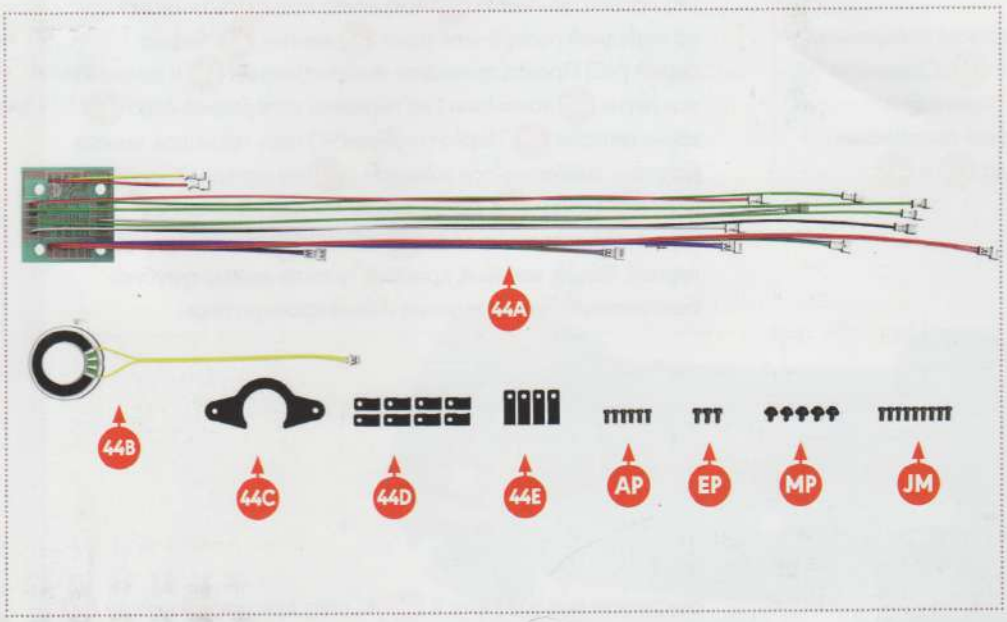
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Жестянка Лиззи»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка печатной платы и динамика

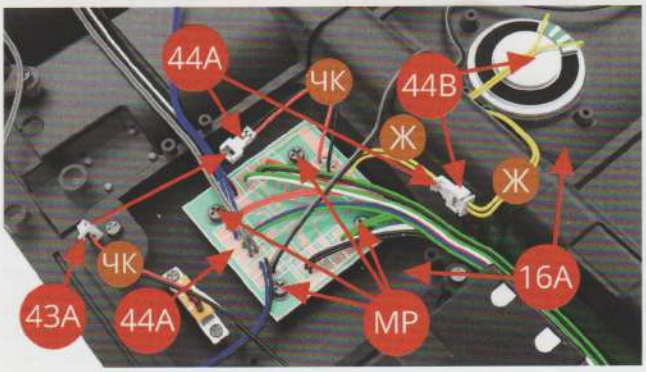
Установите на вашу модель ВАЗ-2101 печатную плату и динамик, полученные с этим номером.



- 44A Печатная плата
- 44B Динамик
- 44C Кронштейн динамика
- 44D Зажим 1 (8 шт.)
- 44E Зажим 2 (4 шт.)
- AP Винт M1,7 × 4 мм (6 шт.)
- EP Винт M2,0 × 4 мм (3 шт.)
- MP Винт M2,0 × 4 × 5 мм (5 шт.)
- JM Винт M1,7 × 4 мм (9 шт.)

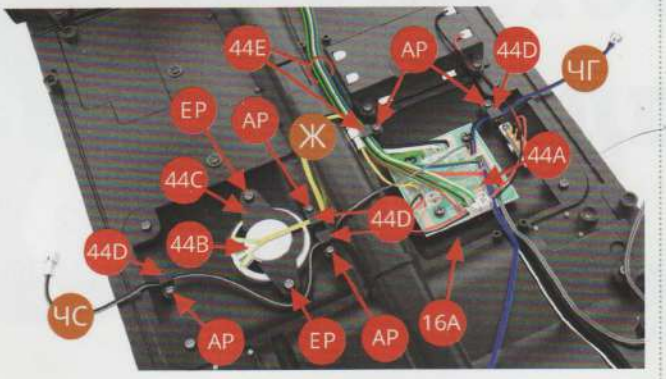
Схемы сборки

1



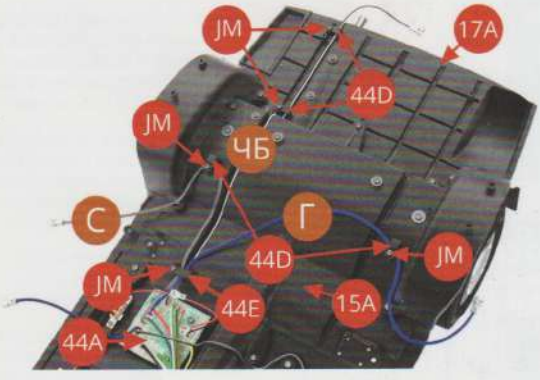
Установите печатную плату 44A на переднюю поперечину пола 16A и закрепите четырьмя винтами MP. Соедините черно-красные (ЧК) провода 44A и 43A. Установите динамик 44B в круглое гнездо на передней поперечине пола 16A. Соедините желтые (Ж) провода 44B и 44A.

2



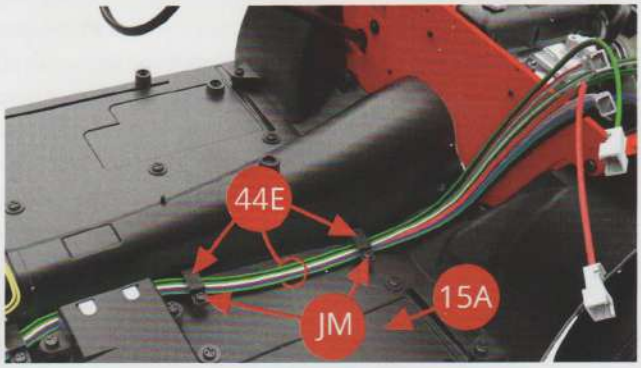
Прижмите динамик 44B кронштейном 44C и закрепите кронштейн на передней поперечине пола 16A двумя винтами EP. Желтый (Ж) провод динамика 44B закрепите под 44D зажимом 1 на передней поперечине пола 16A винтом AP. Черно-серый (ЧС) Провод проведите огибая динамик 44B и закрепите под двумя 44D зажимами 1 на передней поперечине пола 16A двумя винтами AP. Черно-голубую (ЧГ) пару проводов, выведя направо, закрепите под зажимом 1 44D на передней поперечине пола 16A винтом AP. Далее закрепите под зажимом 2 44E на передней поперечине пола 16A винтом AP следующие провода: черный, белый, зеленый, красный, а также зелено-голубую, бело-зеленую, черно-зеленую и бело-красную пары.

3



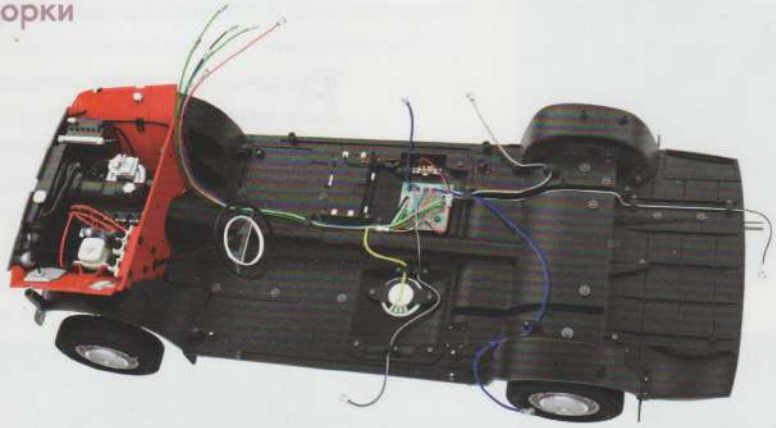
Закрепите под зажимом 2 44E на полу кузова 15A винтом JM следующие провода: голубой (Г), черно-белую (ЧБ) пару и серый (С). Затем провода голубой (Г) и серый (С) выведите в боковые стороны, закрепляя каждый под зажимами 1 44D на полу кузова 15A винтом JM. Последнюю пару черно-белых проводов закрепите винтами JM под двумя зажимами 1 44D на полу багажника 17A.

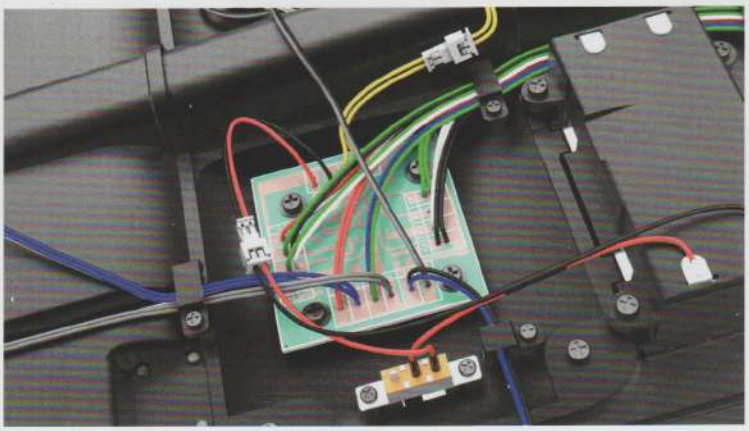
4



Черный, белый, зеленый, красный провода, а также зелено-голубую, бело-зеленую, черно-зеленую и бело-красную пары проводов закрепите на полу кузова 15A под двумя зажимами 2 44E двумя винтами JM.

Вид узлов после сборки





Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Несостоявшиеся «Жигули»

Удивительно, но факт: до сих пор встречается точка зрения, что автомобиль ВАЗ-2103 является просто советской версией итальянского автомобиля «Фиат-125». Сторонники этой точки зрения, видимо, ограничиваются лишь подсчетом количества фар.

Автомобили ВАЗ-2103. Тольятти. 1973 год.

Впрочем, если бы представители советской стороны в свое время согласились с позицией руководства фирмы «Фиат», то хорошо всем знакомые «Жигули» ВАЗ-2103 могли бы действительно стать копией автомобиля «Фиат-125».

Почти близнецы

Что же это за автомобиль «Фиат-125», и чем он отличается от «Фиат-124»? При немалом внешнем сходстве (их легко можно спутать в потоке) – очень многим. «Фиат-125» был представлен в 1967 году и позиционировался как более дорогой и комфортабельный по сравнению с автомобилем «Фиат-124». «Фиат-125» имел увеличенную на 85 мм колесную базу, был ощутимо длиннее и выше. Этот автомобиль относился уже к другому, среднему классу, а не

Автомобиль «Фиат-125» на выставке ретроавтомобилей в Штутгарте. Германия. 2017 год.

к малому, как «Фиат-124». При этом двери и геометрия дверных проемов у обеих машин были одинаковыми, поэтому и выглядели они очень похоже. Такое решение позволило использовать одни и те же кузовные штампы для разных моделей - удешевить производство старались не только в СССР. Вместе с тем крылья, капот, крышка багажника, передок у «125-й» модели были совершенно другими.

Двигатель взяли у топовой комплектации «124-го» - 90 л. с., объемом 1608 см^3 с двумя распредвалами в головке блока и с приводом ГРМ зубчатым ремнем. Коробка передач - механическая четырехступенчатая.

В задней подвеске использовались листовые полуэллиптические рессоры. Тормоза всех колес имели дисковые механизмы.

Автомобиль «Фиат-124» в Женеве. Швейцария. 2014 год.

В 1968 году появилась модификация «Фиат-125 Спешиал» с тем же двигателем, что и базовая модификация, но форсированным до 100 л. с., и с 5-ступенчатой механической коробкой передач. Кроме того, была улучшена отделка салона и слегка изменен внешний вид автомобиля.

В 1970 году была подготовлена вторая серия «Фиат-125 Спешиал», которая отличалась измененной передней и задней оптикой. В качестве опций к модели стали предлагаться 3-ступенчатый автомат и кондиционер.

Автомобили «Польски Фиат-125р» в производственном цеху. Варшава. 1975 год.

Советский выбор

Ознакомившись внимательно с конструкцией автомобиля «Фиат-125», советские специалисты сделали однозначный вывод - эта машина не подходит. Требовалась более высокая степень унификации с моделью «Фиат-124», а точнее - с ее измененной в соответствии с советскими условиями эксплуатации моделью «Фиат-124 R» (ВАЗ-2101). Главным

Автомобиль «Польски Фиат-125р» был весьма популярен: семья на отдыхе. Польша. 1979 год.

требованием было соответствие базовой модели по массогабаритным характеристикам и конструкции кузова. Требовалось обеспечить не менее чем 80-процентную унификацию автомобилей № 1 и № 2, впоследствии ставших «первой» и «третьей» моделями «Жигулей». В соответствии с требованиями советской стороны итальянцы начали разработку модели «Фиат-124 Спешиал», базировавшуюся на платформе «Фиат-124». Она-то и легла в основу ВАЗ-2103. Дизайн разрабатывали в фирме «Фиат», и при этом прообразом был элегантный облик модели «Фиат-125» с четырьмя фарами (правда, прямоугольными); обратным скосом передка, придававшим автомобилю динамичный вид; с более изысканной отделкой салона и с большим количеством удобных мелочей.

В дальнейшем работа над обоими проектами велась параллельно и со взаимным влиянием, а конечные результаты – пошедший в серию в 1968 году «Фиат-124 S» и появившийся в 1972 году ВАЗ-2103 – если и не копировали друг друга внешне, то совершенно явно и сильно перекликались.

«Польски Фиат-125р»

Потерпев неудачу с русскими, итальянцы предложили «Фиат-125» полякам. Проект автомобиля, предложенный польскому заводу FSO, предусматривал установку более простых моторов с нижним расположением распределительного вала. Вместе с мотором предлагалась и упрощенная четырехскоростная коробка передач с рычагом управления на руле. Для машин предлагались бензиновые двигатели объемом 1,3 и 1,5 л, развивавшие мощность 60 и 75 л. с. соответственно. Польский вариант машины оснащался четырьмя круглыми фарами, решеткой радиатора с измененным дизайном и бамперами от модели «Фиат-124». Бак для топлива разместили над задней осью. Тормозная система без изменений перекочевала с итальянского варианта.

«Польски Фиат-125р». 2006 год.

Экспорт польского «Фиата»

«Польски Фиат-125р» активно предлагался на экспорт, как в страны социалистического содружества, так и на Запад. Существовали версии и с правым рулем. Из-за близости технических характеристик с ВАЗ-2103 в Советский Союз польские автомобили не поставлялись.

22 декабря 1965 года было подписано лицензионное соглашение о производстве средних автомобилей в Польше. Завод FSO в Варшаве был обновлен, чтобы быть в состоянии справиться со сборкой современного автомобиля. В производстве было задействовано более 100 польских поставщиков. Процесс подготовки производства занял почти два года, включая начавшиеся с 28 ноября 1967 года испытания автомобилей, собранных в Польше из деталей итальянского производства. К концу года было собрано 75 таких машин.

Серийное производство автомобиля, получившего обозначение «Польски Фиат-125р» (Polski Fiat 125p) началось в 1968 году.

Со временем в модельном ряду появились версии с кузовами универсал и пикап, а в 1983 году, когда срок лицензионного соглашения истек, автомобиль был переименован в FSO-125p. Автомобиль выпускался до 26 июня 1991 года, за это время с конвейера сошло 1 445 689 машин.

«Польски Фиат-125р». 1970-е годы.

«Жестянка Лиззи»

Прозвище «Жестянка Лиззи», или «Жестяная Лиззи», прочно укрепилось за «Фордом Т» – автомобилем, «тираж» которого за два десятка лет составил 15 007 003 экземпляра – абсолютный рекорд для начала XX века.

Автомобиль «Форд Т». Начало XX века.

«Форд-Т» – первый массовый автомобиль, доступный для американца среднего класса. Это стало возможным благодаря использованию конвейерной сборки и разумному, не в ущерб качеству, упрощению конструкции автомобиля.

Рождение идеи

В 1903 году никому не известный механик по имени Генри Форд основал фирму по производству безлошадных экипажей, проявив при этом незаурядные качества организатора. Форд понял, что в такой быстро развивающейся индустриальной стране, как США, обладающей вдобавок большими пространствами, новое транспортное средство - автомобиль - найдет широкое применение. Его предприятие вскоре получило известность в стране. В этот период компания в основном собирала автомобили из поставляемых другими заводами деталей. Сборка велась вручную, рабочих рук не хватало, и автомобили изготавливались только «под заказ», что тормозило рост производства. В течение нескольких лет были созданы 19 моделей, с буквенным обозначением от B до S, но не все они выпускались серийно. Успех был переменным

«Форд Т» 1913 года выпуска во время трансконтинентального ралли «Пекин-Париж 2013» на Бердском шоссе в Новосибирске. 2013 год.

Автомобиль «Форд Т» на выставке ретроавтомобилей. 2012 год.

и особенно неустойчивым у дорогих моделей. Это обстоятельство заставило Форда сосредоточиться на создании недорогих автомобилей, что требовало снижения себестоимости. В один прекрасный день миллионы американцев узнали, что Форд прекращает производство всех ранее выпускавшихся моделей и переводит свой завод на выпуск одного-единственного автомобиля – «Форда Т».

С самого начала конструкторы создавали автомобиль, максимально приспособленный для массового производства, дешевый в изготовлении, а следовательно, доступный по цене. Он оказался прост в эксплуатации и ремонте, отличался хорошей проходимостью, широкой универсальностью применения. Успех машине обеспечили продуманная реклама, а также развитая сеть пунктов продажи и обслуживания. Первые машины этой модели вышли из ворот завода на авеню Пикетт в Детройте 27 сентября 1908 года.

Конструкция автомобиля

Рама «Форда Т» имела очень простую конструкцию и по сути представляла собой два идущих вдоль всего автомобиля швеллера, концы которых соединялись выгнутыми вниз штампованными поперечинами, выполнявшими также функцию креплений поперечных рессор подвески. Кузов устанавливался непосредственно поверх рамы и имел деревянный каркас с обшивкой из листового металла.

Стоит отметить, что в конструкции автомобиля нашла широкое применение легированная сталь. Примеси ванадия позволили значительно повысить ее прочность, что, в свою очередь, дало возможность сделать многие детали более легкими, чем на других машинах.

В интересах снижения массы для коробки передач и рулевого механизма использовали планетарные редукторы, более компактные, чем редукторы с неподвижными опорами валов. В итоге «Форд Т» весил 880 кг – значительно меньше, чем другие машины тех же габаритов и мощности.

Цветовая гамма

«Покупатель может заказать любой цвет автомобиля при условии, что он черный», – эти слова принадлежат Генри Форду. В целях снижения себестоимости все автомобили окрашивались в черный цвет. Только в конце выпуска, в 1920-е годы, с конвейера сошли машины «Форд-Т» с кузовами серого, зеленого, каштанового, голубого и коричневого цветов.

Ретроавтомобиль «Форд Т» 1908 года выпуска в Черноголовке. 2014 год.

Из прогрессивных конструктивных особенностей надо отметить левостороннее расположение рулевого колеса, съемную головку цилиндров, четыре цилиндра, отлитые в едином блоке (а не попарно), и коробку передач, объединенную в общий агрегат с мотором.

Достаточно просто был устроен и сам двигатель. В нем отсутствовали водяной и масляный насосы – вода циркулировала в системе охлаждения за счет разности температур, а смазка осуществлялась разбрызгиванием. В целях упрощения и удешевления автомобиля конструкторы отказались от механизма для регулировки клапанов двигателя, сделали несъемные колеса (демонтировалась только шина, а позднее обода колес) и т. д.

Инженеры внимательно изучили опыт работы фирмы «Кадиллак», которая в те годы стала широко внедрять строгую стандартизацию деталей. Изготовленные с жесткими допусками, детали подходили к любой машине данной модели без какой-либо подгонки, что существенно облегчало и удешевляло эксплуатацию и ремонт.

Поперечные рессоры передней и задней подвесок крепились к поперечинам рамы. Передние были полуэллиптическими, задние – в виде растянутой в ширину прописной буквы «Л». Сделано это было для обеспечения свободного прохода редуктора заднего моста.

Приборная панель автомобиля «Форд Т». Фотография 2008 года.

Рычаг управления автомобиля «Форд Т». 2008 год.

Его величество конвейер

Вопреки расхожему мнению, идею сборки автомобилей на конвейере выдвинул вовсе не Генри Форд. Эту идею выдвинул Клэренс Эвери – специалист в области оборудования и станков. Вместе с инженером Уильямом Кланном он пришел к выводу, что «монтаж на ходу», как он охарактеризовал процесс, поможет значительно ускорить и удешевить производство автомобилей. Форд быстро сообразил, какие громадные прибыли сулит предложение двух инженеров, и поддержал его. «Монтаж на ходу» в опытном порядке опробовали в августе 1913 года, а с января 1914 года сборку «фордов» уже полностью перевели на конвейер.

Эффект был потрясающим – цена автомобиля с 850 долларов (при диапазоне цен на автомобили в США в то время от 1100 до 1700 долларов) упала до 350, а затем и до 250 долларов! Производство автомобилей достигло рекордного уровня – машины сходили с конвейера каждые 10 секунд! К концу 1919 года фирма «Форд Мотор» выпускала 50 % всех автомобилей в США и 40 % – в Англии. Каждый второй автомобиль в США в 1920 году был марки «Форд Т».

Отреставрированный автомобиль «Форд Т». 2009 год.

В НОМЕРЕ 45

- УСТАНОВКА КРЫШКИ БАТАРЕЙНОГО ОТСЕКА
- ЧЕШСКИЙ АВТОМОБИЛЬ «ТАТРА 87»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- КРЫШКА БАТАРЕЙНОГО ОТСЕКА
- ОПОРЫ ДЛЯ РЕМОНТА

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотография не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!